ABC

La II Guerra Mundial

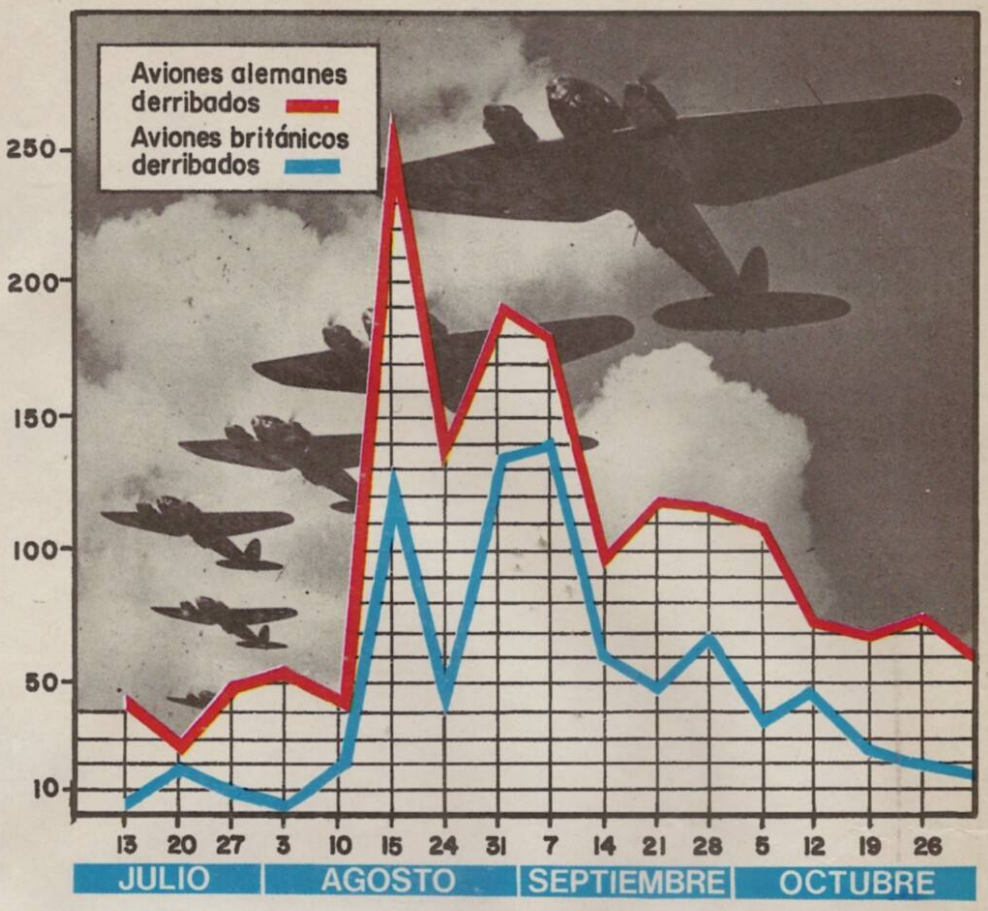
13

Infierno sobre Londres

La batalla de Inglaterra

EL KIOSKO DE MIC___MIC

Alemania y Gran Bretaña, sólos frente a frente



En el gráfico se puede observar la evolución del enfrentamiento entre la RAF y la Luftwaffe, en los cuatro meses clave de la batalla de Inglaterra, julio, agosto, septiembre y octubre de 1940. El punto culminante de esta singular lucha lo representó el día 15 de agosto, en el que la Luftwaffe perdió 76 aparatos

El 4 de junio de 1940, dos días después de la retirada del Ejército Expedicionario británico del continente, Churchill hacía esta declaración: «Lucharemos en las playas, lucharemos en los campos... nunca nos rendiremos.» Pese a esta seguridad del premier británico, Hitler seguía convencido de que tarde o temprano los ingleses se avendrían a un compromiso.

Pero la firmeza del Reino Unido supuso un serio contratiempo para Hitler que no podía dejar permanentemente abierto el frente con Gran Bretaña. Era casi seguro que la batalla del Atlántico arrastraría a la guerra a los Estados Unidos. Por ello, y sin ningún convencimiento, consideró el 1 de julio la invasión de las islas británicas.

Antes de que los brillantes éxitos de las unidades acorazadas provocasen las fantasías del Cuartel General de la Wehrmacht (OKW), el almirante Raeder había preparado un informe exponiendo las ingentes dificultades que planteaba a la Armada alemana la realización de una operación anfibia contra las playas británicas.

El 11 de julio se entrevistó con Hitler para intentar disuadirle, pero el optimismo del general Jodl, que planteaba una operación de esta envergadura como «un cruce fluvial en un frente muy amplio», decidió al führer a firmar la directiva número 16, en la que se señalaba la estrategia a seguir para la operación «León Marino», que se ejecutaría a mediados de agosto.

OPERACIÓN «SEELÖWE» (LEÓN MARINO)

Las premisas sobre las que se basaba la operación eran las siguientes:

– Dominio absoluto del aire por me-

1940

LA GUERRA DÍA TRAS DÍA

18 de diciembre

■ Hitler firma la directiva número 21 que esboza los planes de invasión de Rusia.

25 de diciembre

■ El rey Jorge VI, en su mensaje de Navidad, anuncia a los ingleses: «El futuro será difícil, pero nuestros pies pisan la senda de la victoria.»

26 de diciembre

■ Alemanes y británicos reanudan el bombardeo de las ciudades enemigas tras una corta tregua navideña.

El rey Jorge VI visita en Lambeth un sector bombardeado

Como ha dicho el primer ministro Winston Churchill refiriéndose a los pilotos de la RAF: «Nunca tantos debieron tanto a tan pocos»

dio del aniquilamiento de la aviación británica.

– Inmovilización de la Armada inglesa, a la que la Luftwaffe mantendría alejada de la zona de operaciones.

– Obtención de los medios de desembarco –lanchones y barcazas– y concentración de éstos en los puertos de Ostende, Calais y Boulogne.

– Rastreo de las minas en una ancha faja del Canal.

– Mantenimiento por tiempo indefinido de la situación descrita para garantizar el aprovechamiento de la fuerza desembarcada.

Para asegurar el éxito de la operación, el OKW pretendía inicialmente desembarcar 40 divisiones –200.000 hombres– en un frente que corría desde Ramsgate a la isla de Wight.

La situación general obligaba al Almirantazgo británico a una estricta economía de fuerzas. Tenía dos flotas en el Mediterráneo: una en Alejandría y otra en Gibraltar. En el Atlántico mantenía una protección del tráfico marítimo que entretenía a una cantidad destacada de escoltas. Con todo, la fuerza encargada de la defensa de las islas, la Home Fleet, era ella sola muy superior al total de efectivos de la Armada alemana.

LA OBLIGADA SUPERIORIDAD AÉREA

Raeder insistía en que antes de plantearse el desembarco era necesario asegurarse el aniquilamiento de la Fuerza Aérea británica. El 31 de julio, Hitler aceptó retrasar el asalto hasta mediados de septiembre y reiteró, al día siguiente, la orden a la Luftwaffe de aplastar a la RAF por todos los medios disponibles.

1941

EL CONFLICTO SE HACE MUNDIAL

29 de diciembre

■ El presidente Roosevelt declara: «Hemos de ser el arsenal de las democracias.»

31 de diciembre

■ En su declaración de Año Nuevo al partido nazi, Hitler expone: «**1941** verá a los Ejércitos alemanes enormemente reforzados y mejor equipados. Bajo sus golpes acabarán las últimas jactancias de los provocadores de la guerra, alcanzando las condiciones finales para el entendimiento entre los pueblos.»

3 de enero

■ **Norte de Africa:** En un fuerte golpe en Bardia, los británicos hacen prisioneros a 8.000 italianos.

■ Londres solicita del general Wavell el inicio de los preparativos para el envío de una fuerza expedicionaria británica desde Egipto hacia Grecia. Esto determina a Wavell a renunciar a la explotación del éxito de sus operaciones mediante la persecución del enemigo.

4 de enero

■ **Frente griego:** Las tropas helenas lanzan una nueva ofensiva sobre los italianos hacia Valona.

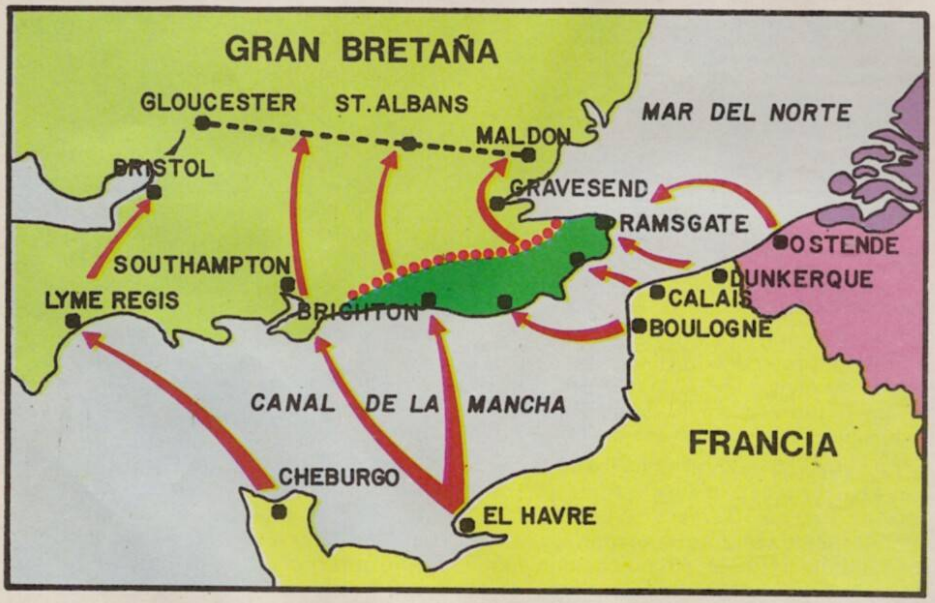
5 de enero

■ **Norte de África:** Cae Bardia, a pesar de la firme resistencia de las tropas del general Bergonzoli. Los británicos hacen 40.000 prisioneros italianos con 462 cañones, 129 carros ligeros y más de setecientos camiones. Bergonzoli logra retirarse de Bardia y alcanzar Tobruk.

6 de enero

■ Churchill establece nuevas prioridades en el Mediterráneo. La ayuda a Grecia de-

El Canal de la Mancha fue para los alemanes un obstáculo insalvable para la ocupación necesaria de las islas Británicas



El plan «León Marino» proyectaba el desembarco alemán en las costas inglesas

La operación «León Marino» quedaría de este modo subordinada al aniquilamiento de los aviones ingleses: «Si tras ocho días de intensa guerra aérea la Luftwaffe no logra obtener una destrucción apreciable de las unidades navales y aéreas enemigas y de sus puertos, la operación se aplazará hasta mayo de 1941.»

LA DECISIVA BATALLA DE INGLATERRA

El optimismo del mariscal Goering contrastaba con las reticencias de Raeder. Desde muchos años antes del comienzo de la guerra estaba generalizada la creencia de que al producirse un conflicto bélico la aviación daría fácilmente cuenta de la Marina. Esta teoría del coronel norteamericano Billy Mitchell era considerada doctrina por alemanes e italianos.

La aviación alemana había participado con toda intensidad en la batalla de

1941: LA GUERRA DÍA TRAS DÍA

berá llevarse a cabo aun a costa de frenar el avance en el norte de África. Una vez capturado Tobruk, las operaciones en Libia quedarán subordinadas a las necesidades del frente griego.

7 de enero

■ **Norte de África:** Los primeros contingentes de tropas británicas, australianas e indias entran en contacto con las defensas italianas del sector oriental de Tobruk.

8 de enero

■ **Frente griego:** Al precio de grandes pérdidas, los italianos logran detener a los griegos en su intento de avance hacia Berat. Se produce un estancamiento del frente hasta finales del mes.

■ En el curso de un intenso bombardeo británico sobre Nápoles es averiado seriamente el acorazado «Giulio Cesare». El «Vittorio Venetto» es alcanzado sin ocasionarle grandes daños.

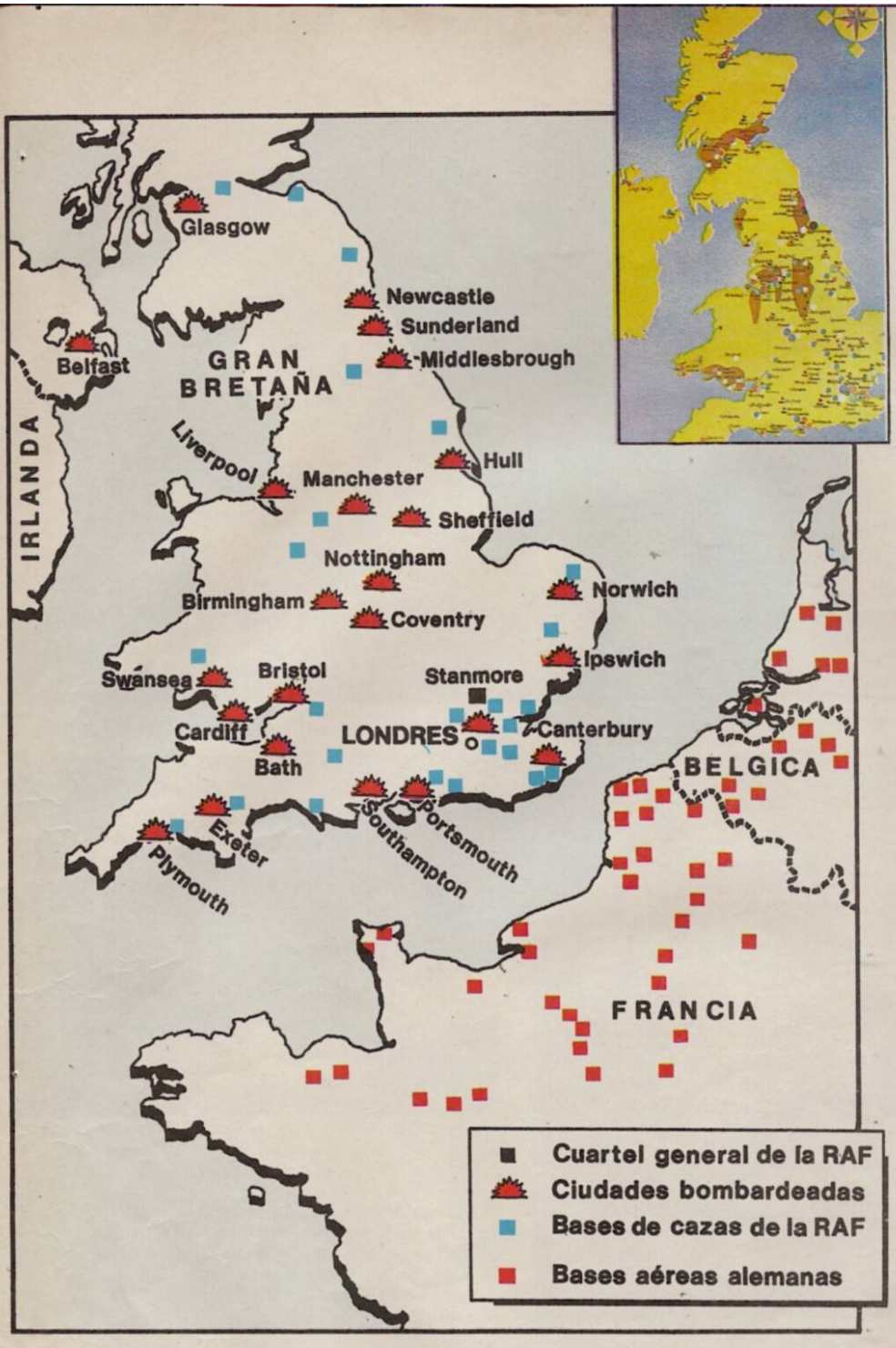
10 de enero

■ **Mediterráneo:** Primer encuentro con dos torpederos italianos del convoy británico que ha salido de Gibraltar el día 6 al amanecer. Hunden al «Kega». Poco después entran en acción aviones torpederos italianos seguidos de 40 bombarderos Ju-87 y 88. Alcanzan al portaaviones «Illustrious», produciéndole gravísimas averías. Es hundido el crucero «Southampton», el acorazado «Warspite» escapa de las bombas, pero son alcanzados dos buques del convoy y varios de escolta.

■ El Congreso de los Estados Unidos aprueba la ley de Préstamo y Arriendo.

■ Se firma en Berlín el pacto germano-soviético que delimita las nuevas fronteras entre los dos países.

La Luftwaffe asoló Inglaterra



El mapa representa el conjunto operativo de las unidades aéreas alemanas y británicas. En pequeño, los objetivos señalados por la Luftwaffe en el territorio británico

Francia y, al igual que la Kriegsmarine al terminar la campaña de Noruega, necesitaba un cierto tiempo para reponer pérdidas, reorganizar sus efectivos y desplegarse desde los dañados aeropuertos franceses. La mayor parte de los escuadrones habían participado en la misma campaña y hasta primeros de julio no terminaban su recuperación.

Alemania amenazaba a las islas británicas con una poderosa Fuerza Aérea. Aunque había sido creada hacía tan sólo cinco años en 1940 era una organización competente y bien equipada. Consecuentemente a la doctrina sustentada, estaba constituida por una impresionante formación de bombarderos, fundamentalmente Heinkel 111 y Dornier 17, que alcanzaban la cifra de 1.200. Para la cooperación aeroterrestre contaba con unos trescientos bombarderos en picado, veteranos de la Blitzkrieg. La escolta de esta fuerza estaba encomendada a más de mil cazas, fundamentalmente Me 109 y Me 110.

Los efectivos de la RAF eran inferiores a los de la Luftwaffe. Al ser Alemania el atacante y Gran Bretaña quien defendía su espacio aéreo, la tarea más dura quedaba confiada a los cazas británicos, que a mediados de julio contaba con 650 aviones. De ellos, 600 eran Hurricane y Spitfire y el resto Fulmar y Gladiators, junto a aviones más anticuados.

LAS TRES FASES DE WINSTON CHURCHILL

En el desarrollo de esta campaña, Churchill, en sus «Memorias», distingue tres fases:

La primera transcurrió desde el 10 de

13 de enero

■ Hitler solicita al rey Boris de Bulgaria, que su país firme el Pacto Tripartito, abra sus fronteras al paso de las tropas alemanas para atacar Grecia y tome parte activa en las operaciones militares del Eje. Boris contemporiza.

15 de enero

■ **Mediterráneo:** Durante la noche, un avión de reconocimiento alemán sobrevuela La Valetta (Malta) para situar al portaaviones «Illustrious» que se encuentra allí reparando los daños sufridos el día 10.

16 de enero

■ **Malta:** Alrededor de ochenta Stukas procedentes de Sicilia atacan La Valetta.

17 y 18 de enero

■ Continúan los ataques aéreos sobre Malta.

19 de enero

■ **África occidental:** Los británicos inician una ofensiva contra las fuerzas italianas en Eritrea.

■ **Mediterráneo:** Sucesivos ataques sobre Malta buscando hundir el «Illustrious».

■ Hitler y Mussolini se reúnen en Berchtesgaden para discutir la situación crítica de Italia. El duce solicita que no sean enviados refuerzos al frente albano, pero no rechaza la ayuda alemana en el norte de África.

«¡Mandadles fuera de Londres!»

20 de enero

■ La milicia ultranacionalista del movimiento Guardia de Acero se levanta en Rumania contra el Gobierno.

julio al 18 de agosto. En ella fueron atacados los convoyes ingleses del Canal y las instalaciones portuarias de la costa meridional objetivo previsto para el desembarco.

El 15 de agosto se produjo el mayor combate aéreo de esta etapa de la guerra. Ese día se lanzaron sobre Inglaterra 1.800 aviones alemanes en cinco oleadas, sobre un frente de 500 millas. Por parte británica entraron en combate el total de las 22 escuadrillas con que contaba la RAF. Las pérdidas fueron de 76 aviones alemanes frente a 34 británicos.

En la segunda fase, desde el 24 de agosto al 27 de septiembre, los ataques se centraron en la destrucción de la aviación británica, sus instalaciones y aeródromos y las líneas de comunicación terrestres entre las costas del Canal y los centros industriales.

La batalla de Inglaterra, redoblada en intensidad, no se resolvía con ventaja para la Luftwaffe, a pesar de ser muy graves las pérdidas por ambos lados. Goering se había olvidado de la operación «León Marino» y desarrollaba una guerra aérea «absoluta». Para el Estado Mayor de la Armada, en cambio, la destrucción de la aviación y la industria aeronáutica inglesa era un medio para conseguir la invasión.

Pronto, los objetivos dejaron de ser fábricas y aeropuertos. Comenzaron los bombardeos de las ciudades y con ellos la tercera fase. El Alto Mando alemán aplazó definitivamente la invasión. El 12 de octubre, Keitel daba la siguiente orden: «El führer ha decidido que los preparativos de la operación "León Marino" se continúen hasta la primavera con el único objetivo de ejercer una amenaza sobre el enemigo. Si la operación fuese nuevamente considerada en la primavera o en el verano, se darían oportunamente las órdenes convenientes.»

La tercera fase de la batalla de Inglaterra continuó, no obstante, con un trágico saldo para la población civil británica y se extendió durante casi toda la guerra.

La catedral de San Pablo, en el centro de Londres, todo un símbolo de la resistencia inglesa

A la izquierda, un momento de respiro en la batalla, aprovechado por el barbero para afeitar a un piloto de la RAF. Sobre estas líneas, cartel de propaganda británico. Imperial War Museum

1941: LA GUERRA DÍA TRAS DÍA

21 de enero

■ Las fuerzas británicas avanzan tanto en el frente de Eritrea como África del Norte.

■ El almirante Cunningham recibe la orden de proporcionar cobertura aérea a Malta para facilitar su defensa. Churchill envía a Malta el siguiente mensaje: «Los ojos de toda Gran Bretaña y del Imperio están pendientes de Malta en su lucha diaria y estamos seguros de que tanto el éxito como la gloria premiarán sus esfuerzos.»

■ En Rumania, el general Antonescu recurre al Ejército para aplastar la insurrección de la Guardia de Hierro.

Pilotos neozelandeses voluntarios de la batalla de Inglaterra

22 de enero

■ **Norte de África:** Se rinde a los británicos la guarnición italiana de Tobruk después de volar las instalaciones del puerto y el crucero «San Giorgio».

23 de enero

■ El portaaviones «Illustrious» está dispuesto para salir de Malta con destino a Alejandría.

Cartel británico para alistamiento a la Asistencia Femenina a la Fuerza Aérea

Los temores del almirante Raeder

«El Alto Mando de la Armada, en cuanto a dirección de la estrategia bélica, siempre opinó lo mismo en la cuestión del desembarco en Inglaterra. El riesgo de transportar los soldados me parecía tan elevado, que sólo como medida extrema estimaba admisible el intento, cuando todos los demás recursos para doblegar a Inglaterra hubiesen fracasado.

Durante las semanas de nuestra discrepancia en torno a la ejecución de "León Marino", ni una sola vez dejé pasar la ocasión para seguir insistiendo con Hitler sobre la necesidad de presionar en nuestra lucha contra el tráfico marítimo inglés y la evidente urgencia de aumentar la producción de submarinos. Una dispersión de nuestra capacidad de rearme, impuesta por las medidas preparatorias de un desembarco, únicamente podría ocasionarle perjuicios a la causa alemana y a sus perspectivas de estrangular las importaciones inglesas.

No por eso dejamos de estudiar concienzudamente en la Armada todas las posibilidades de desembarco que nuestros recursos pudieran permitirnos. Con sincero empeño buscamos procedimientos y soluciones al problema; pero mientras la Flota británica se hallase en condiciones de terciar en la contienda con todo su poder, parecía tan atrevido lanzarse al intento, que lo tuve por temerario y de ningún modo aconsejable. Nunca se ha dejado de sentir como entonces nuestra carencia de una Flota capaz de imponer respeto al enemigo, a pesar de que en la guerra fueron muchas las ocasiones de apremio naval para nosotros.»

(«Mi vida». Erich Raeder. Editorial Caralt 1958.)

26 de enero

■ **Frente greco-albanés:** Los italianos lanzan una contraofensiva contra las tropas griegas para capturar Klisura.

27 de enero

■ **África oriental:** La IV División india alcanza Agordat, en Eritrea.

■ El embajador de los Estados Unidos en Tokio comunica a su Gobierno que el Estado Mayor imperial está preparando planes para atacar las bases aéreas y navales americanas en el Pacífico. Menciona en particular la de Pearl Harbour.

Pilotos de una escuadrilla de caza alemana con su mascota

29 de enero

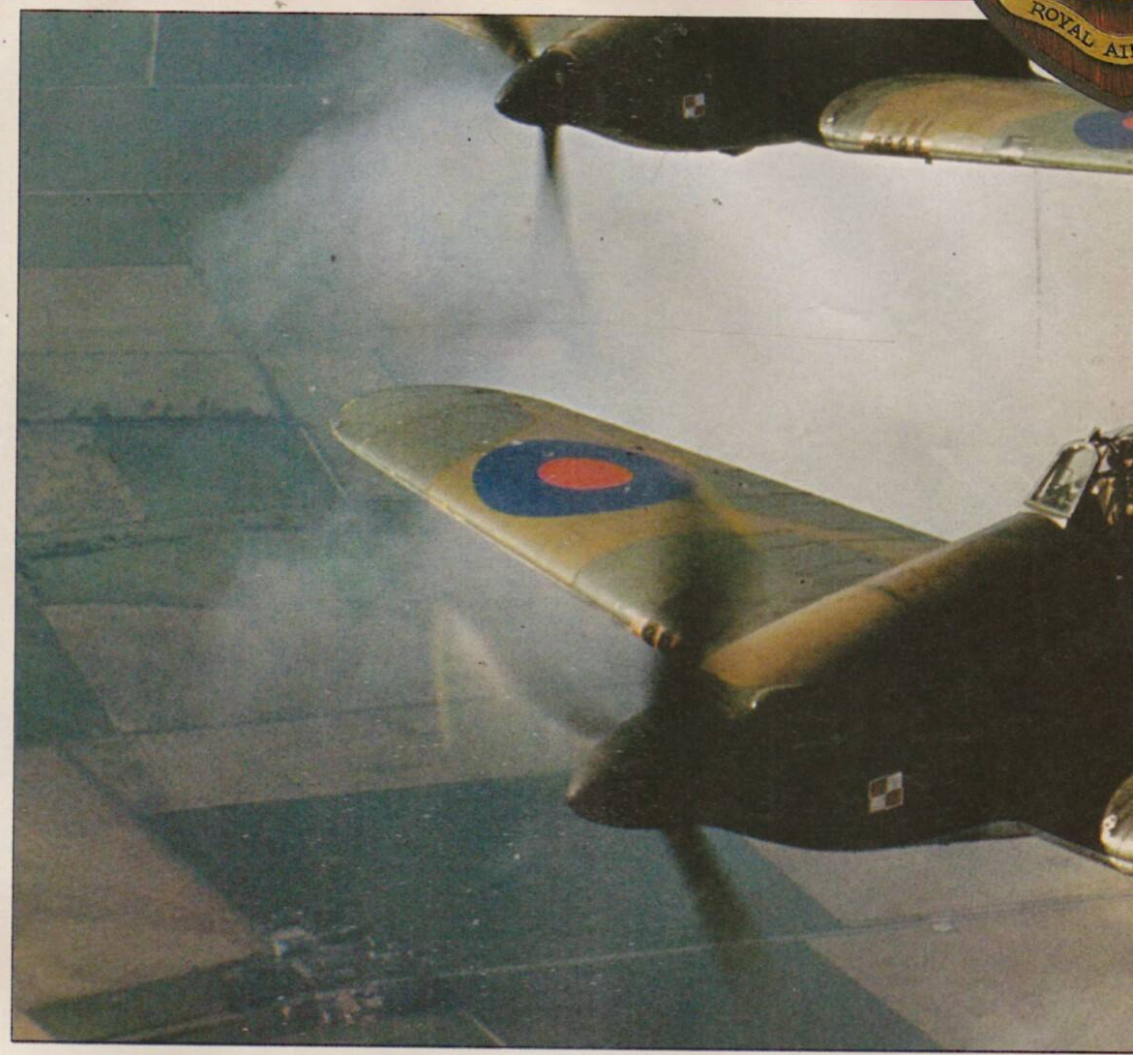
■ Muere el primer ministro griego, general Metaxas, tras una breve enfermedad. Le sucede Alexandros Korizis.

1 de febrero

■ **Norte de África:** Los italianos abandonan el área de Bengasi. El Gobierno de Roma se ve forzado a solicitar oficialmente refuerzos a los alemanes.

■ Los Estados Unidos reorganizan sus fuerzas navales en tres flotas: Atlántico, Pacífico y Asia.

Los escuadrones



De izquierda a derecha, siguiendo las manillas del reloj, presentamos los escudos de los diferentes escuadrones de la Royal Air Force. El número 11, el de mayor tamaño, corresponde al emblema de la RAF

1. Escuadrón de bombarderos n.º 12. Northolt, 1923.
2. Escuadrón de cazas n.º 604. Hendon, 1934.
3. Escuadrón de bombarderos n.º 15. 1936.
4. Escuadrón de bombarderos n.º 50. Dover, 1916.
5. Escuadrón de cazas «Madras Presidency» n.º 264.
6. Escuadrón aeronaval n.º 201. Gosport, 1918.
7. Escuadrón de cazas n.º 23. Henlow, 1925.
8. Escuadrón de apoyo al Ejército n.º 4.

de la Royal Air Force

11

12

13

14

15

16

17

18

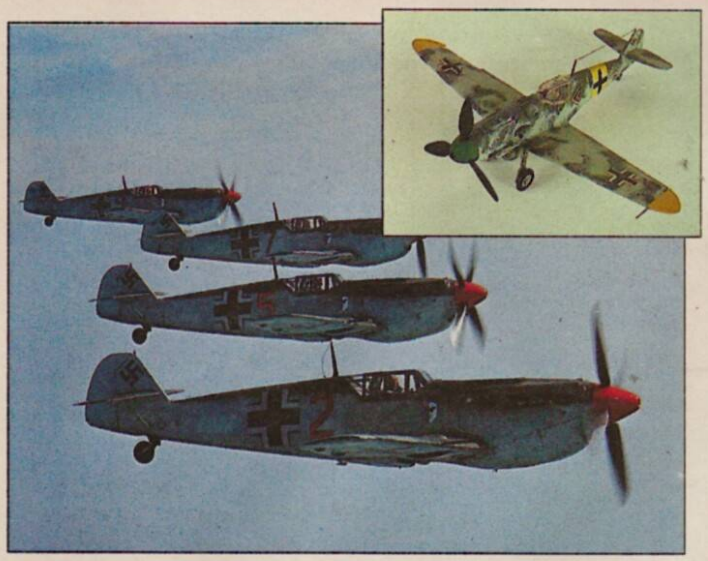
19

20

21

9. Escuadrón n·o 18 «Burma», apoyo Caballería.
10. Escuadrón de torpederos n.º 22. Malta.
11. Escudo de la Royal Air Force. RAF.
12. Escuadrón de comunicaciones n.º 24. Northolt, 1927.
13. Escuadrón de bombarderos n.º 207. Francia, 1918.
14. Escuadrón de bombarderos n.º 33.
15. Escuadrón auxiliar del Condado de Kent n.º 500.
16. Escuadrón de apoyo al Ejército n.º 2.
17. Escuadrón de bombarderos n.º 39.
18. Escuadrón n.º 357. Birmania, 1944.
19. Escuadrón de cazas n.º 46. 1916.
20. Escuadrón de bombarderos pesados n.º 355. India, 1943.
21. Escuadrón de cazas n.º 601. Hendon, 1927.

Los protagonistas de la



* Messerschmitt BF 109 E - «Me 109»

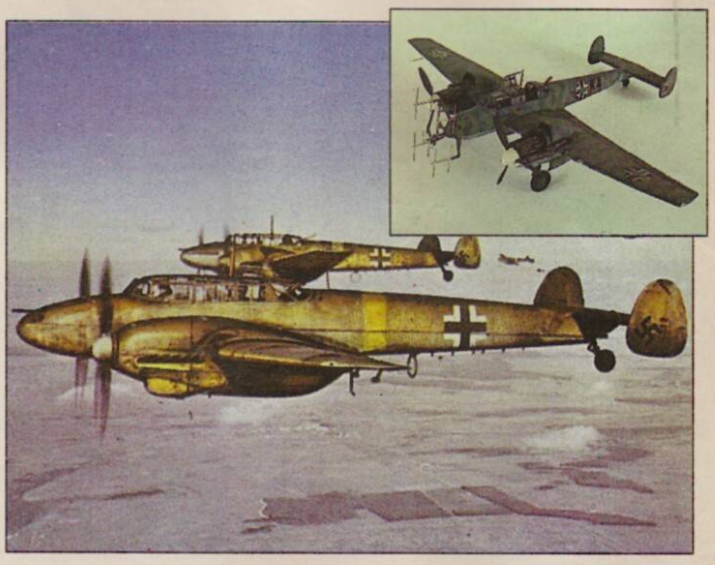
- **Tipo: caza alemán monomotor (1937).**
- **Dimensiones:** envergadura, 9,85 m; longitud, 8,64 m; superficie alar, 16 m².
- **Tripulación:** Un piloto.
- **Peso:** vacío, 2.125 kg; máximo, 2.685 kg.
- **Motor:** 12 cilindros en V, Daimler-Benz DB601A (1.150 CV).
- **Máxima velocidad: 560/570 km/h.**
- **Techo:** 10.500 m.
- **Autonomía:** 700 km.
- **Armamento:** dos o tres cañones de 20 mm MG FF, dos ametralladoras 7,92 mm MG 17.

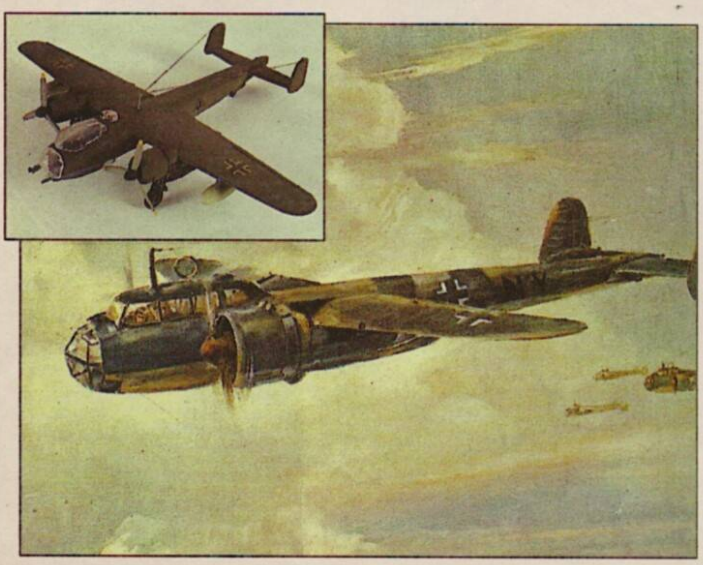
La gran velocidad de este avión y su gran ritmo de ascenso le dio ventaja inicial sobre sus oponentes. Su limitación era su escaso radio de acción. En realidad, su tiempo de vuelo se limitaba a 95 minutos, lo cual les permitía acompañar a los bombarderos durante escasamente 75/80 minutos. Si los alemanes hubiesen contado con tanques exteriores de combustible, este avión hubiese dado mucho más juego sobre el cielo inglés, dado su excelente armamento, superior al de sus enemigos.

* Messerschmitt BF 110 - «Me 110»

- **Tipo: Caza alemán bimotor (1938).**
- **Dimensiones:** envergadura, 16,3 m; longitud, 12,1 m; superficie alar, 38,5 m².
- **Tripulación:** Un piloto y un armero.
- **Peso:** vacío, 4.425 kg; máximo, 6.750 kg.
- **Motor:** dos cilindros invertidos Daimler-Benz DB 601 (2 × 1.100 CV).
- **Máxima velocidad: 550 km/h.**
- **Techo:** 10.000 m.
- **Autonomía:** 775 km.
- **Armamento:** dos cañones de 20 mm MG FF, cuatro ametralladoras 7,92 MG 17. Una ametralladora 7,92 MG 15 trasera en cabina.

A pesar de su velocidad máxima nominal resultó ser considerablemente más lento y presa fácil de los «Hurricane» y «Spitfire». Era, además, poco maniobrero y de escasa aceleración. Pretendía ser la «flor de los cazas de la Luftwaffe» y se quedó en la más grande decepción técnica de la industria aeronáutica alemana, teniendo que ser escoltado frecuentemente por «Me 109». En mayo de 1941, Rudolph Hess eligió un avión de este tipo, con grandes tanques de combustible, para su extraño viaje a Inglaterra.



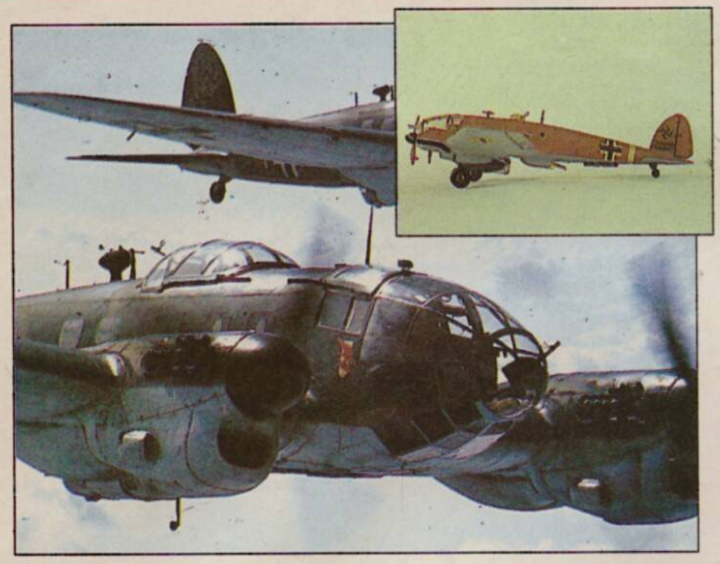


* Dornier Do 17 Z

- **Tipo: bombardero alemán bimotor (1937).**
- **Dimensiones:** envergadura, 18 m; longitud, 15,8 m; superficie alar, 55 m².
- **Tripulación:** cuatro.
- **Peso:** vacío, 5.209 kg; máximo, 8.587 kg.
- **Motores:** dos radiales de nueve cilindros BMW Bramo 323 P(2 × 1.000 CV).
- **Máxima velocidad: 425 km/h.**
- **Techo:** 7.000 m.
- **Autonomía:** 1.160 km.
- **Armamento:** seis ametralladoras MG 15. 1.000 kg de bombas.

Nacido como avión de transporte civil, fue desechado por Lufthansa debido a su incomodidad y falta de espacio. La Luftwaffe, sin embargo, lo aceptó, convirtiéndole en bombardero, aunque fue utilizado también como avión de ataque, reconocimiento e incluso interceptación con radar, en infinidad de versiones. A pesar de estar mejor armado que el «He 111 E-3», resultó también muy vulnerable a los cazas aliados.

batalla de Inglaterra



* Heinkel - «He 111 E-3»

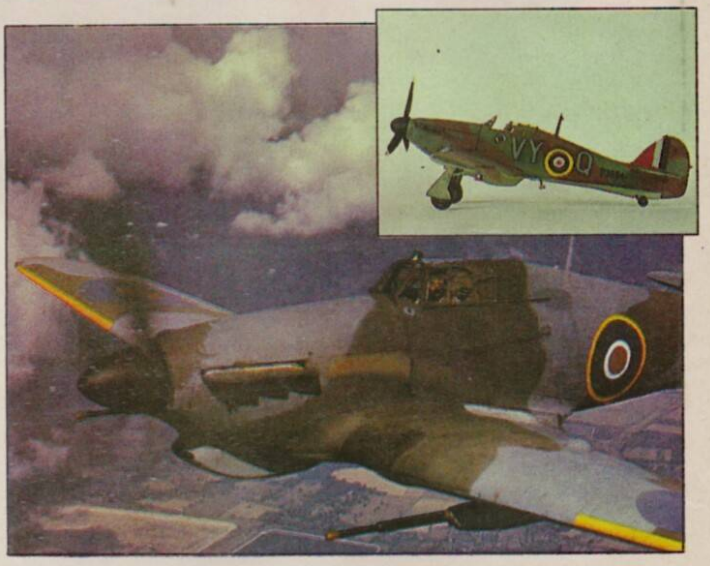
- **Tipo: bombardero alemán bimitor (1936).**
- **Dimensiones:** envergadura, 22,6 m; longitud, 17,5 m; superficie alar, 87,6 m².
- **Tripulación:** cuatro.
- **Peso:** vacío, 6.810 kg; máximo, 9.600 kg.
- **Motor:** dos motores de 12 cilindros en V invertida Junkers Jumo 211A-1 (2 × 1.100 CV).
- **Máxima velocidad: 415 km/h.**
- **Techo:** 7.000 m.
- **Autonomía:** 1.950 km.
- **Armamento:** tres ametralladoras 7,92 mm MG 15. 2.000 kg de bombas.

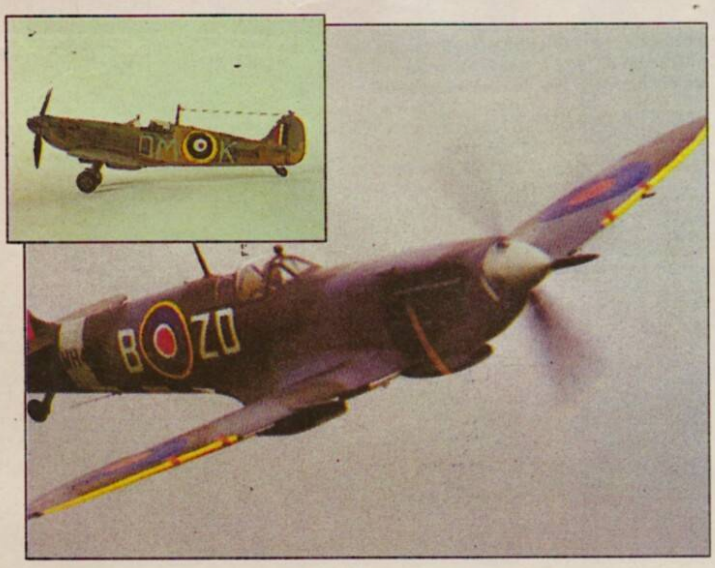
Al igual que el «Me 109», este avión fue ampliamente utilizado en la guerra civil española, teniendo su base en León. La experiencia obtenida en esta campaña indujo a pensar a la Luftwaffe que podía operar con escasa escolta, defendiéndose con sus tres ametralladoras de 7,92 mm. Diezmados en las misiones de bombardeo sobre Gran Bretaña, buscaron refugio de los cazas británicos, atacando de noche. El 70 por 100 del total de tonelaje de bombas lanzadas sobre Inglaterra lo fue desde el «He 111».

* Hawker Hurricane MKI

- **Tipo: caza británico monomotor (1937).**
- **Dimensiones:** envergadura, 12,2 m; longitud, 9,5 m; superficie alar, 24 m².
- **Tripulación:** Un piloto.
- **Peso:** vacío, 2.260 kg; máximo, 3.397 kg.
- **Motor:** 12 cilindros en V Rolls-Royce PV 12 «Merlin» (1.030 CV).
- **Máxima velocidad: 519 km/h.**
- **Techo:** 10.365 m.
- **Autonomía:** 813 km.
- **Armamento:** ocho ametralladoras 7,7 mm

Este avión fue el caballo de batalla de la defensa aérea británica. De los 52 escuadrones de interceptación con que contaba la RAF el 8 de agosto de 1940, 32 estaban equipados con Hurricanes. A pesar de alcanzar menor velocidad que el «Me 109» y de contar con una hélice de madera de paso fijo, su maniobrabilidad era excelente. Fue, con mucho, el que derribó más bombarderos. Corto de armamento al comienzo de la batalla de Inglaterra, se le dotó, a partir de octubre de 1940, con cuatro cañones de 20 mm. A lo largo de la guerra se fabricaron alrededor de 15.000 Hurricanes en Gran Bretaña y Canadá, en más de una docena de versiones.





* Supermarine Spitfire MkIA

- **Tipo: caza británico monomotor (1938).**
- **Dimensiones:** envergadura, 11,23 m; longitud, 9,12 m; superficie alar, 22,48 m².
- **Tripulación:** Un piloto.
- **Peso:** vacío, 2.182 kg; máximo, 2.624 kg.
- **Motor:** 12 cilindros en V Rolls-Royce PV 12 «Merlin» (1.030 CV).
- **Máxima velocidad: 574 km/h.**
- **Techo:** 10.363 m.
- **Autonomía:** 1.610 km.
- **Armamento:** ocho ametralladoras 7,7 mm.

El mínimo de «Spitfires» en servicio al comienzo de la batalla de Inglaterra era inferior al de «Hurricanes». A pesar de ello, por sus extraordinarias aptitudes para el combate aéreo, se fabricó posteriormente en mayor número que aquél, alcanzándose la cifra de 20.334, en infinidad de versiones. Inicialmente se le dotó de un escudo blindado de protección para el piloto y una hélice de tres palas de paso variable. Al igual que el «Hurricane», su armamento resultaba escaso, por lo que unos treinta «Spitfires» fueron dotados a lo largo de la batalla de dos cañones de 20 mm. Oerlikon Hispano.

DESPUES DE LA BATALLA
Sobre el terreno

Así resistió el pueblo británico el asedio del III Reich

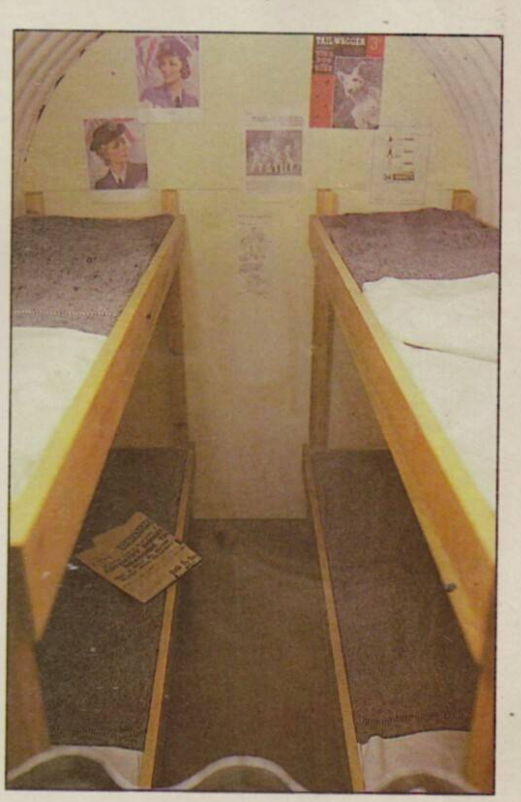
En el museo de Batalla de Inglaterra, de Londres, hay reproducidas escenas cotidianas de aquellos dramáticos días en los que se puso a prueba la resistencia del indomable pueblo británico

«En aquella época, los ingleses, y particularmente los londinenses, se portaron tan bien como no se portarán jamás. Hoscos y alegres, leales y voluntariosos, sintiendo hasta la médula la confianza de un pueblo que no había sido nunca vencido, se adaptaron a la extraña y nueva vida que se les deparaba, aceptando todos sus terrores y sobresaltos. Una noche, mientras yo partía para un viaje a la costa oriental, empezaron a sonar las sirenas. Las calles comenzaron a quedar desiertas, pero aún había colas de gente pálida y cansada que aguardaba la llegada de los últimos autobuses. Me preguntaba: ¿Cuánto tiempo cabría soportar aquello?, ¿hasta dónde se extendía la vitalidad de nuestro pueblo?

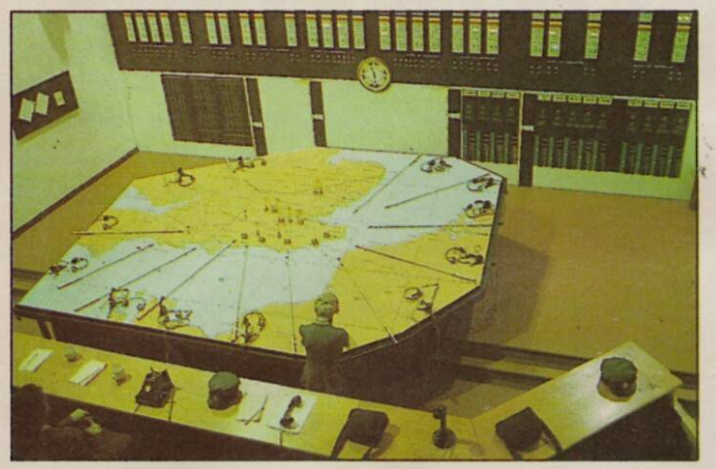
Bajo la presión de los bombarderos, albergues y refugios se multiplicaban de continuo. Tres cosas me preocupaban más que ninguna otra. La primera, el problema de los servicios de saneamiento. A primeros de octubre las principales desembocaduras de las alcantarillas fueron destruidas por los bombardeos y fue necesario hacer desembocar los detritus de todas nuestras cloacas en el Támesis, el cual olía desagradablemente, tanto a alcantarilla como a los productos químicos que a él, para desinfectarlo, lanzábamos.

En segundo lugar, temía que las largas noches que millones de personas pasaban hacinadas en los refugios callejeros produjeran epidemias. Pero lo cierto es que durante aquel durísimo invierno la salud de los londinenses se mantuvo a un nivel superior al normal. El tercer temor era que llegáramos a

El Metro constituyó uno de los refugios más eficaces dando cobijo a miles de personas



Los populares refugios Anderson salvaron la vida de millares de personas en Gran Bretaña



Sala de operaciones del grupo número 11 de la RAF, que se conserva en el museo de la Batalla de Inglaterra, de Londres

Las comunicaciones jugaron un papel trascendental en todo el desarrollo de la batalla aérea entre la RAF y la Lufwaffe

Una escena que llegó a ser habitual en Gran Bretaña: las calles de Exeter repletas de escombros tras uno de los bombardeos

Miles de personas se veían obligadas a dormir en las estaciones de Metro. (Fotos actuales, Carlos Quiroga y Julio Guerra)

sufrir una gran carencia de cristales, como producto de las continuas explosiones.

LAS COMPAÑÍAS DE VOLUNTARIOS

En todas las ciudades, villas y distritos se formaban compañías especiales de voluntarios. Ordinariamente los voluntarios de recogida de bombas eran flacos, demacrados, con el rostro lívido, los ojos relampagueantes y los labios excepcionalmente apretados. Su labor consistía en la búsqueda de las mortíferas bombas de acción retardada que los alemanes lanzaron sobre nosotros a partir de mediados de septiembre del 40.

Muy rápidamente, aunque no sin el lamentable sacrificio de los más bravos de entre nosotros, las escuadras de recogida de bombas inexplotadas dominaron aquel peligro.

No es fácil comparar la prueba que sufrieron los londinenses en el invierno de 1940 a 1941 con la que se abatió sobre los alemanes en los tres postreros años de la guerra. En esta última fase las bombas eran mucho más potentes y los ataques más intensos. Pero en Londres, donde el ataque no fue, en realidad, tan abrumador, los métodos de seguridad estaban poco desarrollados. A excepción del Metro, apenas disponíamos de refugios seguros. Puede decirse que la mayoría de la población londinense dormía en sus casas o en los refugios «Anderson», bajo el fuego enemigo, afrontando los correspondientes riesgos, tras la dura jornada de trabajo, con una flema típicamente británica.

A menudo quedaban, en una sola noche, quince o veinte mil personas sin hogar. Nada, salvo las tareas de los ciudadanos que hacían servicio de guardia de incendios en los tejados, impedía que surgiesen fuegos inextingibles. Los hospitales, ya llenos de hombres y mujeres mutilados, recibían de lleno las bombas del enemigo. Las comunicaciones por ferrocarril y carretera quedaban a cada momento interrumpidas. Pero a pesar de todo ello, la vida laboriosa de la City tenía que continuar desarrollándose.

Yo celebré que puesto que alguna de nuestras ciudades había de ser atacada, el peso de la arremetida cayera sobre Londres. Londres era como un enorme animal prehistórico, capaz de soportar castigos terribles y de sangrar por muchas heridas sin por ello perder su vida, ni sus movimientos.

Asistíamos a la más dura prueba a la que había sido sometido el pueblo británico y no teníamos otra solución para alcanzar la victoria que seguir luchando. Como dije a los miembros de la Cámara de los Comunes y de mi Gobierno, al hacerme cargo del Ejecutivo: «Sólo os puedo ofrecer sangre, esfuerzo, lágrimas y sudor.» («Memorias» W. Churchill. Plaza & Janés, 1965.)

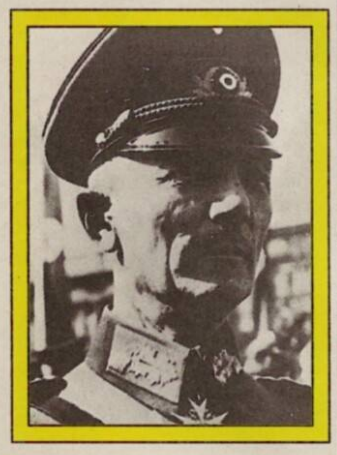
B

Bock, Fedor von

Mariscal de Campo alemán (1880-1945)

El mariscal Bock es, junto con Rundstedt y Leeb, uno de los tres comandantes de los grupos de Ejército alemanes. Durante la campaña polaca fue comandante del grupo de Ejército del Norte, encargado de barrer al grueso de las tropas polacas. En la campaña del Oeste manda el grupo de Ejército B, que destroza las defensas aliadas en Bélgica y Holanda y rompe la línea del bajo Sena durante la batalla de Francia.

La siguiente comandancia de Bock es el grupo de Ejér-



cito Centro, durante el avance hacia Moscú, en la segunda mitad de 1941. Bock intentó desesperadamente ampliar sus líneas, pero no pudo debido a que sus tropas estaban exhaustas, sufriendo él mismo calambres estomacales que le impidieron ejercer el mando. Como Rundstedt y otros altos oficiales germanos, fue retirado del mando durante la contraofensiva soviética de diciembre de 1941. Sin embargo, al sufrir Richenau un golpe en su Cuartel General a principios del 42, Bock es llamado de nuevo para hacerse cargo del grupo de Ejército del Sur en Rusia. Un retorno que duraría poco, pues, mientras mandaba sus tropas a través del Cáucaso en julio de 1942, sus constantes disputas con Hitler le hacen dimitir.

Boisson, Pierre

General francés (1894-1948)

Gobernador general del África Ecuatorial Francesa durante la «Operación Menace» en 1940. Cuando Francia cae, Boisson es partidario de continuar la lucha contra Alemania en las colonias galas, pero Pétain declara que el armisticio afecta también a los distritos de ultramar, siguiendo Boisson, finalmente, la línea marcada por Vichy. Desde entonces, su política consistió en suprimir en el oeste africano cualquier apoyo a los gaullistas y pro aliados.

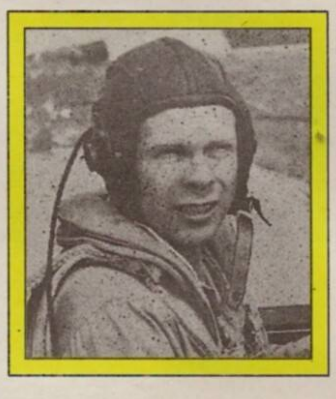
Cuando Churchill decide que los aliados han de controlar el importante puerto de Dakar y envía una fuerza al efecto, Boisson impide el desembarco, alegando que en el contingente hay tropas gaullistas dirigidas por el propio De Gaulle.

En 1942, cuando los aliados llegan al Norte de África, Boisson es nombrado miembro del Consejo Imperial como asesor del almirante Darlan, pasando luego a ser ayudante de Giraud. El nombramiento de De Gaulle como jefe del Comité Provisional francés supone la renuncia de Boisson como gobernador en junio del 43. Es acusado de colaboracionismo en diciembre del mismo año, siendo encarcelado hasta el final de la guerra.

Bong, Richard

Comandante norteamericano (1920-1945)

Fue el piloto de las Fuerzas Aéreas norteamericanas –USAAF– con mayor número de victorias en toda la guerra. Sirvió en Nueva Guinea con la V Fuerza Aérea, y en 1942 se convirtió en el jefe del escuadrón de combate Caballeros Volantes, dotado de aviones P-38, a bordo de los cuales derribó 40 apa-



ratos enemigos. Fue condecorado con la medalla de Honor del Congreso y falleció en 1945 en un accidente ocurrido durante un vuelo de pruebas del nuevo avión a reacción P-80 en California.

Bonhoffer, Dietrich

Teólogo alemán (1906-1945)

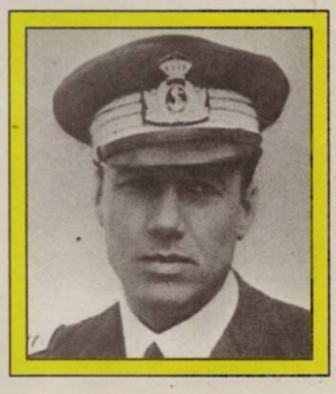
Pastor luterano, su iglesia fue clausurada por el Reich en 1938. Sobre él pesaba, además, la prohibición de escribir o publicar cualquier escrito. Fue utilizado por Oster, delegado del almirante Canaris, para actuar como correo. En mayo del 42 viaja a Estocolmo, con un pase del Ministerio de Exteriores alemán, para reunirse con el obispo de Chichester, Bell. El 31 de mayo del mismo año le informa de los planes de los conspiradores antinazis. Sin embargo, Bell no es el emisario ideal, pues Churchill desconfía de él a raíz de sus declaraciones en contra de los bambardeos sobre Alemania.

En abril del 43, Bonohoffer es detenido e ingresa en prisión hasta que es juzgado por un Tribunal alemán que le condena a muerte, siendo ejecutado junto a Canaris en el campo de concentración de Flossenburg.

Borghese, príncipe Valerio

Capitán de fragata (1912)

Marino italiano, jefe de la X Flotilla Ligera, autor de numerosas incursiones en el Mediterráneo. Su flotilla estaba especilizada en operaciones individuales y hundió más de setenta y tres toneladas de barcos aliados. Su acción más importante fue el 18 de diciembre del 41, cuando tres torpedos humanos a su mando entraron en el puerto de Alejandría y hundierom los buques británicos «Valiant» y «Queen Elizabeth». En 1943 recibe el mando de una flotilla de destructores, y una base de asalto en tierra cerca de Anzio, aunque el



Gobierno italiano comienza casi inmediatamente sus conversaciones con los aliados, encaminadas a la rendición.

Bonnet, Georges

Ministro francés (1889)

Político francés, diputado de la región de Périgord en 1924, que llegó a formar parte de Gobiernos posteriores. Durante los años 38-39 es llamado por Daladier al Ministerio de Exteriores, donde tendrá que asumir importantes responsabilidades. Cuando se firman los Acuerdos de Munich, compartió con el presidente del Consejo todos los escollos de las duras negociaciones. Durante los últimos meses luchó por evitar la guerra en Europa, intentando incluso obtener la mediación

Foto oficial del general Bradley realizada durante la guerra

Uno de los últimos viajes a Europa de Bradley en representación oficial, en el XXV aniversario de la victoria aliada

Bradley, Omar

General norteamericano (1893)

Responsable del entrenamiento de la Escuela de Infantería de Fort Bening en Estados Unidos antes de la guerra. Su bautismo de fuego en el conflicto tuvo lugar en el frente africano. En mayo de 1943 sustituye al general Patton en la fase final de la conquista de Túnez, pasando más tarde a ser el brazo derecho del propio Patton en el desembarco aliado de Sicilia, una dura experiencia que le será de gran utilidad en su carrera.

En agosto del 44, el general Marshall le nombra comandante en jefe de la invasión en Europa, posterior al desembarco de Normandía, planes en los que Bradley ya había trabajado. Al mando del V y el VIII Cuerpos de Ejército libra sangrientas batallas para tomar la localidad gala de Cherburgo, liberando después, a la cabeza del XII Cuerpo de Ejército, Bretaña. Consigue envolver a los alemanes por el Sur, sube por el curso del Sena, cruza el río en las proximidades de París y llega al Mosela en septiembre. Su siguiente paso será cubrir la brecha abierta por la ofensiva alemana en las Ardenas. Conquista Tréveris y Colonia, entrando en Alemania hasta el Elba, donde establece el primer contacto con las tropas soviéticas.

Bradley terminó su carrera como presidente del Comité de jefes de Estado Mayor de los Tres Ejércitos y representante de Estados Unidos en el Comité de Defensa del Pacto Atlántico. Este general modesto, antípoda de su impulsivo colega el general Patton, se caracterizó siempre por su interés por la situación de sus hombres, entre quienes se le conocía como el «general-soldado».

Con el general soviético Ivan Koniev al encontrarse las tropas aliadas y el Ejército Rojo en el Elba, el 25 de abril del 45

de Mussolini y la firma de convenios militares con la Unión Soviética, pero en vano.

El 3 de septiembre del 39 se ve obligado a hacer cumplir la promesa de ayuda francesa a Polonia, dictando al embajador galo en Berlín el despacho de declaración de guerra. Retirado de la política durante toda la guerra, no vuelve a ella hasta 1956 como diputado por Dordogne.

Boris III

Rey de Bulgaria (1894-1943)

La posición inicial de Bulgaria en el conflicto es compleja. El rey Boris III estaba casado con la princesa italiana Juana de Saboya, quien se oponía a que Bulgaria firmara el Pacto Balcánico antiitaliano. Boris intentó conservar la difícil neutralidad búlgara. En noviembre del 40, en Berchtesgaden, Hitler logra convencer al rey de las «ventajas» que aportaría a Bulgaria unirse al Eje.

En marzo de 1941, Bulgaria rompe relaciones con Inglaterra y seis meses más tarde con Estados Unidos, pero no a la Unión Soviética. El 28 de agosto de 1943, el rey Boris muere en extrañas circunstancias, después de haber mantenido una nueva entrevista con el führer, aunque la causa oficial de su fallecimiento fue un ataque al corazón.

Bor-Komorowski, Tadeusz

General polaco (1895-1966)

El conde Komorowski dirigió en 1944 la insurrección popular en Varsovia. Bor-Komorowski permanece en Polonia tras la invasión alemana del 39, siendo el responsable de la resistencia en el sur del país. En junio del 43, Rowecki, líder del A. K. –Ejército de Resistencia Polaco–, es detenido, y Bor-Komorowski se hace cargo de la resistencia.

Organiza su acción contra los alemanes de una manera muy minuciosa. El 1 de agosto del 44 da la orden de insurrección general en Varsovia, pero sus acciones no están coordinadas con el Ejército Rojo. El A. K. y los comunistas luchan en una desesperada batalla sin los suficientes suministros y munición.

El 2 de octubre, Bor-Komorowski y sus fuerzas se rinden a los alemanes, aunque obtienen el estatuto de prisioneros de guerra. El balance fue de más de ochocientos mil prisioneros y doscientos mil muertos. Bor-Komorowski es internado en Coldtiz y el Gobierno en el exilio le nombra comandante en jefe de las Fuerzas Armadas polacas.

Los albores de la guerra científica

Bastante antes del comienzo de los bombardeos masivos, los británicos habían puesto a punto un equipo que amplificaba, advirtiendo, el ruido producido por los motores de los aviones.

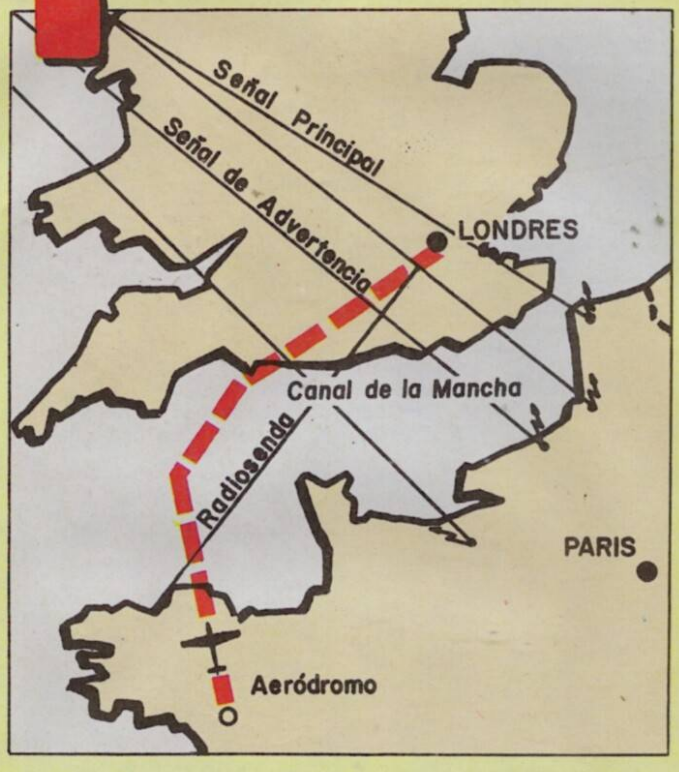
Ambos contendientes conocían los rudimentos del radar y habían comenzado a utilizarlo, principalmente a bordo de sus buques. Al ser el suelo británico el que estaba amenazado por la aviación alemana, los ingleses se aplicaron a desarrollar su utilización en el campo de la defensa aérea del territorio. En 1940 la red de estaciones instalada a lo largo de la costa meridional de Inglaterra, unido a los excelentes equipos de comunicación con que contaban sus aviones, permitió que la batalla aérea se dirigiese desde tierra. Este dispositivo les permitió contar con suficiente alerta, dirigir a sus cazas con eficacia y mantener una economía de fuerzas que dio muy buen resultado.

LA CARRERA POR EL RADAR

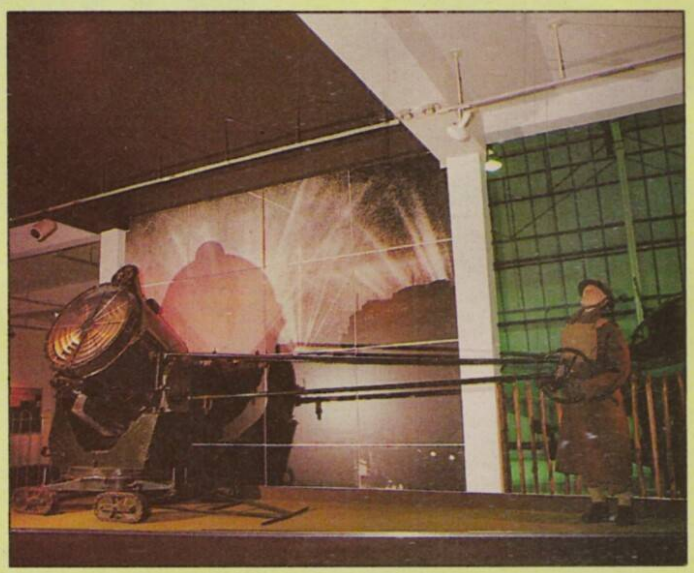
Tanto británicos como alemanes estudiaron la forma de instalar equipo de radar a bordo de un avión capacitado para la intercepción. La dificultad mayor consistía en el excesivo tamaño y peso de los equipos disponibles. Los británicos lograron un cierto éxito en la instalación de uno de estos equipos a bordo del «Bristol Blenheim», pero por las razones expuestas este avión tenía escasa capacidad de combate.

Hasta que se dispuso de equipos más ligeros y se pudo construir el radar de ondas decimétricas los resultados fueron más bien pobres. A partir del año 1943, ambos bandos dispusieron de aviones de caza con radar suficientemente eficaz.

En 1940 los alemanes desarrollaron un ingenioso sistema de navegación para dirigir a sus bombarderos sobre los objetivos elegidos, especialmente de noche o con mal tiempo. Se denominó el «X-Gerat» –aparato X–. Consistía en un estrecho rayo de emisiones electromagnéticas emitido desde estaciones situadas en Francia y orientado hacia el punto oportuno. Las formaciones de bombarderos volaban siguiendo esta senda. Un segundo rayo cortaba al primero sobre el objetivo a bombardear, de tal forma que al recibir la segunda emisión los aviones soltaban las bombas.



El gráfico señala el funcionamiento del llamado «sistema X-Gerat», utilizado por la aviación alemana en 1940, para dirigir a su bombarderos en la noche o en días cubiertos, mediante emisiones electromagnéticas lanzadas desde la costa francesa



Los grupos de defensa antiaérea civil, con su improvisado sistema de iluminación, significaron una eficaz ayuda para la detección de los bombarderos alemanes en sus ataques a las poblaciones. El pueblo inglés colaboró unido contra la agresión

En la noche del 14 al 15 de noviembre, este sistema de bombardeo, por así llamarlo, «a ciegas», fue utilizado sobre la ciudad de Coventry. En sucesivas oleadas, los 450 bombarderos, guiados por los invisibles haces del «X-Gerat» y por el resplandor de los incendios, alcanzaron el centro de la ciudad y descargaron sobre ella más de quinientas toneladas de bombas explosivas y 300 incendiarias.

Los británicos habían descubierto con anterioridad la naturaleza de estas emisiones y trabajaban intensamente para lograr engañar a los equipos de navegación alemanes. La solución resultó ser la emisión de señales idénticas, obtenidas por detección y amplificación de las originales, desde otros lugares del territorio británico y en direcciones distintas. Con este truco, los pilotos alemanes terminaban por descargar las bombas en campo abierto.

Los germanos se dieron pronto cuenta del engaño y desarrollaron nuevos sistemas de navegación, como el «Y-Gerat», a los que los británicos terminaron igualmente por encontrar las contramedidas.

Para defenderse de los ataques alemanes, los británicos pusieron a punto ingeniosos sistemas, como cohetes explosivos, minas aéreas y, sobre todo, la espoleta de proximidad, que provocaban el estallido del proyectil cuando éste pasaba cerca del blanco. Este último invento tendría un enorme desarrollo a lo largo de la guerra.

Editado por PRENSA ESPAÑOLA, S. A., en colaboración con Europa Press Reportajes – D. L. M.-1463-1989